Należność pocztowa opłacona ryczałtem

Rok X. Warszawa, 15 października 1929 r. Nr. 20 (154).

MASZYNISTA

ORGAN ZAWODOWEGO ZWIĄZKU MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE
POŚWIĘCONE SPRAWOM
MASZYNISTÓW
I KOLEJNICTWU
Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca
Cena N-ru 25 gr. Członkowie związku otrzymują pismo bezpłatnie.
Rękopisów redakcja nie zwraca
Anonimów nie uwzględnia się
Ceny ogłoszeń wedle umowy



REDAKCJA
i ADMINISTRACJA:
Warszawa, ul. Chmielna 9, m. 9.
Telefon Nr. 195-28 i 539-00
Konto czekowe P. K. O. Nr. 3585.

Własne sprawy we własne bierzmy ręce!

ZŁE OBYCZAJE I WYWIAD P. MINISTRA

Przewrót majowy dokonany został, jak wiadomo, pod hasłem naprawy „złych obyczajów", które rozpanoszyły się w życiu publicznem naszego Państwa. Nie do nas należy dociekanie, czy i w jakim stopniu „złe obyczaje" usunięte zostały z innych dziedzin życia publicznego. Jeżeli jednak chodzi o stosunek Rządu do postulatów i interesów pracowników państwowych — to skonstatować musimy, że do tej dziedziny złe obyczaje wprowadzone zostały dopiero po przewrocie majowym i że pod rządami t. zw. „sanacji" doszły one do największego rozkwitu.

Pamiętamy wszyscy „taktykę" b. Premjera prof. Bartla, która polegała na powtarzaniu co kilka miesięcy mniej lub więcej konkretnych obietnic z pełną świadomością, że obietnice te nie mogą być i nie będą zrealizowane. Taktykę tę naśladował z powodzeniem b. Minister Komunikacji p. Romocki. Pracownicy państwowi, nie przyzwyczajeni do podobnych metod, przez długi czas wierzyli święcie publicznym enuncjacjom odpowiedzialnego szefa rządu nie przyszło im bowiem na myśl, że enuncjacje takie mogą być tylko manewrem taktycznym. Potrzeba było dopiero gorzkich doświadczeń i wielokrotnych zawodów, aby słowo Premjera czy Ministra straciło w oczach pracowników ten walor, który mieć powinno.

Innym złym obyczajem, wprowadzonym po przewrocie majowym, było przerzucenie dyskusji w sprawach pracowniczych na łamy prasy codziennej rządowej i nadanie tej dyskusji charakteru politycznego. Ktokolwiek ośmielił się skrytykować jakikolwiek krok rządu w sprawach pracowniczych, na tego napadała natychmiast prasa rządowa i urągała mu od „partyjników". Wyraźnym celem, do którego tą drogą zmierzano, było zbałamucenie opinji publicznej. Sprawy pracownicze nigdy nie były w społeczeństwie zbyt popularne; gdy nadto dziesiątki organów prasy poczęły systematycznie wmawiać w społeczeństwo, że ludzie domagający się chleba i całych butów dla siebie i dla swoich rodzin, nie czynią tego z istotnej potrzeby, ale dla interesów partji, że są „przeżarci gangreną partyjnictwa" i robią tylko na złość Rządowi — zobojętnienie stało się tem większe.

Wreszcie trzecim rodzajem złych obyczajów było praktykowane na szeroką skalę fałszowanie rzeczywistości. Naczytaliśmy się tylu rozmaitych fałszów, powtarzanych nieomal codziennie, że wreszcie przestaliśmy fałsze te prostować, zwłaszcza, że przy zupełnym zaniku etyki publicystycznej w niektórych organach prostowanie takie było bezskuteczne. Przykładów mnożyć nie będziemy. Wspomnimy tylko, że na łamach jednego z organów związków t. zw. „sanacyjnych" czytaliśmy przed kilkoma miesiącami sążnisty artykuł, naszpikowany wymysłami i obelgami pod adresem Sejmu za to, że dotąd nie wprowadził pragmatyki, podczas, gdy ten Sejm właśnie od lat trzech dopominał się systematycznie, a bezskutecznie o natychmiastowe wniesienie odnośnego projektu.

Po ostatniej zmianie na stanowisku Ministra Komunikacji zaznaczyła się w kolejnictwie znaczna pod tym względem poprawa. P. Minister Kühn obietnicami nie szafował. Nauczyliśmy się zatem ponownie szanować słowa Ministra, które, aczkolwiek nieliczne — zawsze były spełniane i dotrzymywane. W Ministerstwie można było znowu traktować spokojnie, rzeczowo i bez zadrażnień liczne sprawy codziennego życia — co za p. Ministra Romockiego nie zawsze było możliwe.

To też, gdy w styczniu b. r. p. Minister zapowiedział wniesienie projektów ustaw pracowniczych do Sejmu, byliśmy przekonani, że obietnica będzie spełniona. Wydanie przepisów, normujących prawa i obowiązki kolejarzy w formie Rozporządzeń R. Min., było dla nas wobec tego przykrą niespodzianką, ale nie żywiliśmy z tego powodu nigdy i do nikogo osobistych pretensyj. Lepiej jest co prawda dotrzymywać obietnic, ale — ostatecznie — czasy i okoliczności się zmieniają i nie zawsze, nawet przy najlepszej woli można słowa dotrzymać. Traktowaliśmy sprawę uczciwie: P. Minister Komunikacji, czy też Rząd w całości uważał, że należy wydać przepisy tej treści, jaka została ogłoszona w formie rozporządzeń, i znalazł środki na urzeczywistnienie swoich zamiarów. Naszą rzeczą było poszukać środków, któreby skłoniły Rząd do wycofania tych rozporządzeń i do nadania im treści zgodnej z naszemi żądaniami i z tem, co uważamy za nasze słuszne prawa.

Rozpoczęła się dyskusja w tych sprawach na łamach prasy codziennej i zawodowej. Dyskusja ta utrzymana była ze strony związków na tonach wyłącznie rzeczowych bez wycieczek osobistych i inwektyw pod czyimkolwiek adresem. Co więcej, utrzymaliśmy się w ramach jaknajściślej pojętej lojalności. Nie padła dotąd żadna groźba ani nawet żadna zapowiedź groźby w przyszłości. Kolejarze ciężko odczuli cios, który

ich spotkał, mimo to jednak dotąd ani na chwilę nie zwątpili w zwycięstwo słusznej swej sprawy na drodze pokojowej. Nawet utworzenie „referatu antystrajkowego" i zbrojne kompanje honorowe kolejowego przysposobienia wojskowego nie wyprowadziły ich z równowagi.

Z tem większą tedy przykrością zmuszeni byliśmy sledzić akcję, prowadzoną na rzecz nowowydanych przepisów przez prasę rządową. Wszystkie złe obyczaje, o których wspomnieliśmy na wstępie, zostały w tej akcji zastosowane. Było i „partyjnictwo" i fałszowanie faktów, słowem, cały arsenał nie całkiem godziwych środków, którymi starano się obałamucić społeczeństwo i zdepopularyzować akcję kolejarzy, walczących o usunięcie krzywdzących przepisów.

Wśród takich okoliczności pojawił się dnia 28.IX b. r. w czasopiśmie p. t. „Głos Prawdy" wywiad z p. Ministrem Komunikacji na temat pragmatyki.

Należało się spodziewać, że wystąpienie p. Ministra, osoby w tej dziedzinie najbardziej kompetentnej i miarodajnej położy kres złym obyczajom, które się rozpanoszyły w prasie rządowej. Oczekiwaliśmy wyjaśnień rzeczowych o powodach, które skłoniły Rząd do pospiesznego wydania przepisów, normujących prawa i obowiązki kolejarzy w formie rozporządzeń oraz o motywach, które podyktowały Rządowi poszczególne postanowienia tych przepisów.

Jednakże nadzieje nasze nie ziściły się. Wywiad p. Ministra nie należał do najszczęśliwszych i zamiast wyjaśnić, zagmatwał sprawę.

Nie sposób pominąć wywiadu tego milczeniem. Poczuwamy się tedy do obowiązku omowić pokrótce te ustępy wywiadu, które, zdaniem naszem, posiadają najdonioślejsze znaczenie.

Dowiedzieliśmy się przedewszystkiem od p. Ministra, że powodem wydania przepisów, regulujących stosunki służbowe kolejarzy, był wyrok Sądu Najwyższego z dnia 8.VI b. r., według którego Przedsiębiorstwo P. K. P. istnieje prawnie od dnia wejścia w życie Rozporządzenia p. Prezydenta Rzplitej z dnia 26.IX 1926 r. Nie wątpimy bynajmniej, że ten a nie inny był powód wydania omawianych przepisow w drodze rozporządzeń. Dziwimy się jednak, że w Ministerstwie Komunikacji mógł ktokolwiek przed owym wyrokiem wątpić w istnienie prawne tego przedsiębiorstwa. Wszak chyba nie dla zabawki ogłoszono Rozporządzenie p. Prezydenta w Dzienniku Ustaw i nie dla żartu postanowiono tam wyraźnie, że „zarząd kolejami państwowemi powierza się przedsiębiorstwu państwowemu P. K. P., które „stanowi samoistną osobę prawną" i że „przepisy te wchodzą w życie z dniem ogłoszenia". Ministerstwo wiedziało zatem, a raczej powinno było wiedzieć, że ma prawo uregulować stosunki służbowe kolejarzy drogą rozporządzeń, a mogło się dowiedzieć o tem, jeżeli nie skądinąd, to choćby z naszego skromnego artykułu p. t. „Wątpliwości i obawy", który umieściliśmy w N-rze 19 (129) „Maszynisty" z r. 1928, a więc przed rokiem, nie czekając na wyrok Sądu Najwyższego.

Być może jednak, że jest to kwestja interpretacji ustaw; nie przywiązujemy zatem do tego głównej wagi. Ważniejszem jest inne pytanie, które się natarczywie nasuwa: Dlaczego — jeżeli po wydaniu wyroku Sądu Najwyższego zaszła nagła i gwałtowna potrzeba, a nawet konieczność bezzwłocznego wykonania postanowień prawnie obowiązującego, ale faktycznie zlekceważonego Rozporządzenia p. Prezydenta— dlaczego organizację tego przedsiębiorstwa rozpoczęto właśnie od tego, na czem organizacja przedsiębiorstwa zazwyczaj się kończy?

Omawiane rozporządzenie zawiera 32 artykuły. Artykuły te przewidują wyłączenie kolei z budżetu państwowego, utworzenie określonych szczegółowo funduszów, stworzenie Generalnej Dyrekcji, wprowadzają odpłatność wszystkich świadczeń kolei na rzecz innych organów i przedsiębiorstw państwowych, wprowadzają bilanse i t. p. O tem wszystkiem ani słychu! O ile nam wiadomo (z publikacyj półurzędowych, którym nie zaprzeczono) projekt budżetu na rok 1930-31 zalicza P. K. P. do przedsiębiorstw, niewydzielonych, bilansu otwarcia niema i zapewne długo jeszcze nie będzie. Generalnej Dyrekcji też niema, a nawet — sądząc po pragmatyce, w której zamiast obowiązującej prawnie w myśl wyroku Sądu Najwyższego Generalnej Dyrekcji pokutuje jakaś nieokreślona „władza naczelna" — Ministerstwo nie wie, czy kiedykolwiek taka Dyrekcja będzie. Słowem, fundamentu niema, a dach gotów. Zaszła konieczność realizowania postanowień omawianego Rozporządzenia od końca. Nie wątpimy, że była to konieczność, ale śmiemy wyrazić przekonanie, że konieczność ta płynęła nie tylko z owego wyroku Sądu Najwyższego, lecz także i z innych, zapewne ważnych, pobudek, których p. Minister, niestety, nie wskazał i nie wyjaśnił, choć one właśnie byłyby najciekawsze i stanowiłyby klucz do rozwiązania tej bardzo interesującej zagadki.

P. Minister zajął się następnie analizą treści pragmatyki, zatrzymując się nad §§ 125 i 126, nad tymi zatem paragrafami, które, niestety, wbrew naszemu protestowi, stanowiły niemal jedyny przedmiot poważniejszej dyskusji i zainteresowania. Nie wiemy dokładnie, jakie są poglądy p. Ministra na treść tych paragrafów, gdyż wywiad zawiera z całą pewnością grube nieścisłości. P. Minister wskazał słusznie na okoliczność, że § 125 może być rozpatrywany tylko łącznie z §§ 135 i 136 pragmatyki. Dopiero w świetle tych artykułów okazuje się, że bez podania przyczyn zwalniani być mogą tylko ci pracownicy, którzy nie korzystali poprzednio z przywileju nieusuwalności na mocy dotychczasowych przepisów. Wywiad podaje opinję p. Ministra w tej formie, iż zwalniani być mogą w ten sposób tylko ci pracownicy, którzy „przyjęci zostaną po wejściu w życie pragmatyki". Tego oczywiście p. Minister powiedzieć nie mógł, gdyż lektura § 125, 135 i 136 niedopuszcza absolutnie podobnej interpretacji. Zwalniani być mogą nie tylko ci, którzy przyjęci zostaną po dniu 1 września 1929, lecz nadto: 1) wszyscy, którzy pozostali nieetatowymi po dniu 1.IX.1919, gdyż żaden z nich nie może mieć jeszcze 15 lat służby polskiej. 2) wszyscy etatowi, których nie dotyczyła pragmatyka austrjacka i Dekret Rady Regencyjnej z 11.VI.1918 o ile nie mają jeszcze 10 lat służby państwowej łącznie z służbą wojskową i ew. czasową, konduktora itp. służbą kolejową.

Wywiad p. Ministra został jednak ogłoszony publicznie w formie spaczonej, co może wprowadzić zamęt w pojęciach i wzbudzić w kolejarzach nieuzasadnione nadzieje. Sądzimy zatem, że koniecznem jest odpowiednie sprostowanie.

Innemi przepisami pragmatyki zajął się p. Minister bardzo pobieżnie, choć wiadomo mu z pewnością, iż opinja kolejarzy zwraca się nietylko przeciwko § 125, lecz także przeciw licznym innym paragrafom. Nie wiemy zatem nadal, dlaczego np. rząd uznał za stosowne recypować z przepisów o postępowaniu dyscyplinarnem dla funkcjonarjuszów państwowych wszystko to, co dla pracowników jest niekorzystne, natomiast odrzucił wszystko, co im wychodzi na korzyść, nie wiemy dlaczego przekreślono przepisy o czasie pracy, dlaczego dozwolono na rzekomo dobrowolne degradacje, dlaczego utrzymano nadal niczem nieusprawiedliwiony podział pracowników aż na 6 kategoryj o równych obowiązkach, a różnych prawach, dlaczego w sposób bezprzykładny skneblowano usta kolejarzom itd. itd.

Natomiast nie mógł p. Minister powstrzymać się od wycieczki w stronę partyjnictwa i zarzucił „prasie partyjnej", że dyplomatycznie przemilcza pewne korzyści, które w porównaniu z dotychczasowym stanem rzeczy, pragmatyka przynosi. Zarzut ten sformułowany jest tak ogólnie, że nie wiadomo jaką „prasę partyjną" miał p. Minister na myśli. W każdym razie stwierdzamy, że zarzut ten nie może dotyczyć prasy związków zawodowych, gdyż ta do prasy partyjnej nie należy, a pozatem ogłosiła pełny tekst przepisów pragmatycznych nie ukrywając żadnego paragrafu.

Taki wywiad nie mógł, oczywiscie sprowadzić dyskusji w sprawach najżywiej kolejarzy obchodzących na rzeczowe tory. Przeciwnie, pobudził i podsycił dalsze stosowanie „złych obyczajów" i zaognił bez widocznej potrzeby i tak już naprężone stosunki.

Na szczęście jednak kolejarze orjentują się zbyt dobrze w znaczeniu nowych przepisów i nie pozwolą się

sprowadzić z drogi na którą wstąpili. Dziesiątki wieców, które się ostatnio odbyły w największych ośrodkach kolejarskich świadczą wymownie o zdecydowanej postawie pracowników kolejowych. Z wieców tych rozlega się donośny głos: usunąć te przepisy wraz ze wszystkiemi krzywdami i z temi wątpliwemi „korzyściami", które kolejarzom przynoszą.

REORGANIZACJA MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

Rada Ministrów zatwierdziła ostatnio Statut Organizacyjny Ministerstwa Komunikacji, ogłoszony w N-rze 161 „Monitora Polskiego".

Nowy Statut utrzymuje dotychczasowy podział Ministerstwa Komunikacji na 6 Departamentów i 3 Wydziały Samodzielne, przegrupowuje jednak inaczej wewnętrzną kompetencję niektórych Departamentów, kasuje jedne Wydziały, a na ich miejsce wprowadza nowe. Do zmian najważniejszych zaliczyć należy następujące:

Departament I Ogólny, składający się dotąd z Wydziałów: Osobowego, Uposażeń, Zaopatrzeń i Prawnego, otrzymuje podział na Wydziały:

Administracyjny — załatwiający sprawy administracji gmachami Ministerstwa, wydawnictwa „Dziennika Urzędowego M. K.", bibljoteki i Centrali telefonicznej, wydawanie zaświadczeń na bezpłatne przejazdy i przewozy, wydzierżawianie przedsiębiorstw zarobkowych, prowadzenie kancelarji głównej;

Organizacyjny — opracowujący zasady organizacji P. K. P., ustroju M. K., projekty ustaw i rozporządzeń i t. p.;

Prawny — załatwiający sprawy umów i aktów prawnych, interpretujący ustawy, czuwający nad załatwieniem spraw, związanych z odpowiedzialnością Skarbu (P.K.P.), prowadzący sprawy dyscyplinarne;

Traktatowy — załatwiający czynności prawne związane z układaniem i wykonywaniem umów międzypaństwowych oraz umów kolejowych, zawieranych przez M. K. z zarządami kolejowemi państw obcych;

Koncesyj i Wywłaszczeń — załatwiający sprawy udzielania koncesyj na budowę kolei, sprawy statutów prywatnych towarzystw kolejowych i ich likwidacji, sprawy wywłaszczenia oraz nabywania i zbywania gruntów kolejowych.

W skład Departamentu Ogólnego wchodzi nadto Sekretarjat Ministra, który załatwia sprawy reprezentacyjne, informacji prasowej i sprawy zlecone mu przez Ministra.

Natomiast z Departamentu Ogólnego (dawniej Administracyjnego) wyłączono, za przykładem innych Ministerstw, sprawy personalne, zlecając je jednostce osobnej, **Biuru Personalnemu**, składającemu się z 3 Wydziałów:

Osobowego — załatwiającego sprawy osobowe funkcjonarjuszy Ministerstwa i tych pracowników kolejowych, których mianuje Minister, sprawy szkolenia personelu, rejestrację i nadzór nad gospodarką osobową w Dyrekcjach;

Uposażeń — opracowujący zasady o uposażeniu, o czasie pracy, o ulgach przejazdowych i przewozowych dla pracowników kolejowych, sprawy związków zawodowych;

Zaopatrzeń — opracowujący przepisy emerytalne, o odszkodowaniu za wypadki, sprawy zapomóg, sprawy humanitarne i kulturalno-oświatowe.

W **Departamencie II Finansowym** — do istniejących według poprzedniego podziału 3 Wydziałów: Budżetowego, Dochodów i Rozchodów, dołączono czwarty Wydział Księgowości, prowadzący centralną księgowość P. K. P., sporządzający sprawozdania buchalteryjne i bilanse P.K.P., prowadzący ewidencję i kontrolę majątku kolejowego oraz zobowiązań długoterminowych. Ponadto w skład Departamentu Finansowego wchodzi Kasa Główna P. K. P.

Departament III Handlowo-Taryfowy — z którego sprawy traktatowe przeszły do Departamentu Ogólnego, otrzymał znaczne rozszerzenie kompetencyj wskutek przekazania mu z powrotem spraw przewozowych, przeniesionych w 1925 r. do Departamentu Eksploatacyjnego.

Obecnie Departament Handlowo-Taryfowy będzie składał się z 4 Wydziałów, mianowicie:

Ogólny i Taryf Osobowych, Taryf Towarowych Wewnętrznych, Taryf Towarowych Zagranicznych, Przewozowy.

Departament IV Ruchu — po wyłączeniu spraw przewozowych składa się z 5 Wydziałów:

Ogólno-Ruchowy, Pasażerski, Towarowy, Taborowy, Kolei Wąskotorowych i Tramwajów.

Departament V Utrzymania i Budowy — po wydzieleniu spraw koncesyj i wywłaszczeń, składa się z 6 Wydziałów:

Ogólno-Budowlanego, Nawierzchni, Budynków, Mostów, Zabezpieczenia Ruchu Pociągów i Budowy Nowych kolei. Zakres kompetencji tych Wydziałów nie uległ zmianie.

Również bez zmiany pozostała kompetencja Departamentu VI. Mechanicznego i Zasobów, składającego się z 4 Wydziałów: Mechaniczno-Trakcyjnego, Warsztatowego, Budowy i Zakupu Taboru oraz Zasobów i Zakupów.

Najwięcej zwraca uwagę nowo-utworzony Wydział spraw, zdaniem naszem, w kolejnictwie niepotrzebnych, zwany Wydziałem Wojskowym. Zadaniem tego Wydziału jest, oprócz popierania i organizowania kolejowego przysposobienia wojskowego, przedewszystkiem organizowanie „akcji przeciwstrajkowej". Przydzielenie tej „akcji" Wydziałowi Wojskowemu i połączenie sprawy przysposobienia wojskowego z akcją przeciwstrajkową w jednym Wydziale jest znamiennem i daje bardzo dużo do myślenia. Wnioski łatwo stąd wysunąć.

W związku z reorganizacją M. K. i wprowadzonemi ostatnio przepisami pragmatycznemi nastąpiły doniosłe zmiany w obsadzeniu poszczególnych stanowisk kierowniczych.

Wszyscy Prezesi Dyrekcyj zostali uwolnieni z dotychczasowych stanowisk i mianowani równocześnie Dyrektorami Kolei Państwowych z wyjątkiem Prezesa DKP. Gdańsk, inż. **Czarnowskiego,** który przeniesiony został w stan spoczynku. Na jego miejsce mianowany został dotychczasowy Prezes DKP. Katowice, inż. **Dobrzycki,** który w ten sposób obejmuje kolejno już 3-cią Dyrekcję w b. zaborze pruskim. Kierownictwo Dyrekcją Katowicką powierzono dotychczasowemu Wiceprezesowi Dyrekcji, inż. **Niebieszczańskiemu.**

W M. K. mianowany został Naczelnikiem Wydziału Administracyjnego w Dep. Ogólnym dotychczasowy Inspektor Głównej Inspekcji Mgr. Stan. **Dziekoński,** kierownikiem Wydziału Osobowego w Biurze Personalnem dotychczasowy Inspektor Głównej Insp. Mgr. Władysław **Nowosielski,** a kierownikiem Sekretarjatu Ministra p. Stanisław **Dobrucki.** P.p. Mgr. Władysław **Sokołowski** i Mgr. Zygmunt **Meyer** mianowani zostali Inspektorami Inspekcji Głównej.

W najbliższym czasie spodziewać się należy dalszych, równie doniosłych zmian.

STYPENDJA KOLEJOWE

Wprowadzone w roku poprzednim stypendja kolejowe, przy pomocy których M. K. zamierza zapewnić sobie dostateczny napływ kandydatów do służby kolejowej z wykształceniem wyższem (inżynierów, prawników, handlowców), zostały przyznane także i na bieżący rok akademicki („Dziennik Urzędowy" M. K. Nr. 15 poz. 145).

Niestety słuszne uwagi naszego związku (patrz „Maszynista" Nr. 19/28 strona 146 i Nr. 20/28 str. 153) zostały zlekceważone. Ministerstwo nadal nie uznaje za stosowne przyznać pierwszeństwa przy przyznawaniu tych stypendjów dzieciom pracowników kolejowych, choć przywilej taki, gdyby zastrzegał pierwszeństwo przy równych kwalifikacjach kandydatów, w niczemby kolejom nie zaszkodził, a byłby dowodem życzliwości M. K. wobec pracowników, którzy na kształcenie dzieci nie mają środków.

Widocznie jednak nawet takiej bezinteresownej życzliwości kolejarze od M. K. spodziewać się nie mogą.

SPRAWY SŁUŻBOWE

ROZPORZĄDZENIA WYKONAWCZE DO PRAGMATYKI I PRZEPISÓW EMERYTALNYCH.

Ministerstwo Komunikacji prowadzi w szybkiem tempie prace nad wprowadzeniem w życie nowych przepisów pragmatycznych i emerytalnych. Ukazał się już szereg rozporządzeń wyjaśniających i uzupełniających te przepisy. I tak ukazało się.

1) Rozporządzenie o pomocy lekarskiej drukowane w N-rze 19-tym „Maszynisty" w całości.

2) Rozporządzenia, wyjaśniające przepisy emerytalne (Dz. Ust. M. K. Nr. II, poz. 120 i 121, oraz Dz. Urz. M. K. Nr. 16, poz. 154).

3) Rozporządzenie o stosunku służbowym pracowników próbnych (Dz. Urz. M. K. Nr. 16, poz. 152).

4) Rozporządzenie o podziale pracowników PKP. (Dz. Urz. M. K. Nr. 16, poz. 153).

5) Rozporządzenie w sprawie mianowania członków Wyższej Komisji Dyscyplinarnej tudzież rzecznika dyscyplinarnego przy tej Komisji.

6) Rozporządzenie o bezpłatnych urlopach pracowników mianowanych przez Ministra Komunikacji.

Treść tych rozporządzeń omówimy i uwzględnimy w artykułach wyjaśniających przepisy pragmatyczne i emerytalne, które to artykuły zamieszczać będziemy kolejno na łamach „Maszynisty".

Skład Wyższej Kom. Dyscyplinarnej przy Ministerstwie Komunikacji ustalony został jak następuje:

PRZEWODNICZĄCY: **Sędziuk Michał**, Radca Ministerjalny w V st. służb.

ZASTĘPCY PRZEWODNICZĄCEGO: **Skala Andrzej**, Naczelnik Wydziału i **Dąbrowski Roman**, Radca Min.

CZŁONKOWIE: Mgr. **Berezowski Emil**, Nacz. Wydz. **Ceceniowski Robert**, st. ref., Mgr. **Dąbrowski Jerzy** Radca Min., **Floręcki Stefan**, st. ref., Mgr. **Górnicki Roman**, Radca Min., inż. **Jezierski Henryk**, Radca Min., inż. **Kraczkiewicz Antoni**, Radca Min., Dr. **Lewicki Wacław**, Radca Min., **Ładziński Aleksander**, st. ref., inż. **Madeyski Robert** st. ref., inż. **Michalski Wiktor**, Nacz. Wydz., inż. **Paszkiewicz Lucjan**, Mgr. **Puszkar Emiljan**, urz. VI st., inż. **Romiszewski Adam**, st. ref. **Smagała Józef**, urz. VI st., Mgr. **Sokołowski Włodzimierz**, st. ref., inż. **Wołkanowski Józef**, urz. V st., Mgr. **Zając Jakób**, st. ref.

RZECZNIK DYSCYPLINARNY: Mgr. **Malski Kazimierz**, st. ref.

ZASTĘPCY RZECZNIKA: Mgr. **Janowski Czesław**, urz. VII st. i Dr. **Bisaga Teofil**, urz. VII st.

ŚRODKI „ZAPOBIEGAWCZE WYPADKOM KOLEJOWYM".

Pod tym, nie całkiem gramatycznym tytułem ogłoszono w Dzienniku Urzędowym M. K. Nr. 16 poz. 159 rozporządzenie M. K. Dep. Eksploatacyjny Nr. IV/13620/11, mające na celu zapobiegać wypadkom.

Skonstatowawszy, iż w ostatnich czasach poważne wypadki kolejowe mnożą się w sposób zastraszający i że, zdaniem M. K. powodem tych wypadków jest „przeważnie niedbalstwo pracowników kolejowych", Ministerstwo zaleca właściwie jeden tylko „środek zapobiegawczy", a tym według starego zwyczaju ma być wytaczanie pracownikom spraw dyscyplinarnych i natychmiastowe usuwanie ich od pełnienia służby.

Widocznie Dep. Eksploatacyjny dotąd niczego się nie nauczył, ani niczego nowego wymyśleć nie może. Przypominamy zatem uwagi nasze, zamieszczone z powodu podobnego Okólnika Dep. Eksploatacyjnego Nr. IV/1887/11 (patrz „Maszynista" Nr. 9/29, str. 59) i podkreślamy ponownie, że taki uproszczony sposób zapobiegania wypadkom jest i niesprawiedliwy i bezskuteczny. Wytaczanie spraw dyscyplinarnych jest, szczególnie w Dyrekcjach b. zaboru rosyjskiego, stosowane stale i od wielu lat, a zawieszanie w służbie praktykowane jest wszędzie w całą surowością. Komisje dyscyplinarne zawalone są sprawami dyscyplinarnemi, a statystyka kar jest naprawdę przeraźliwa. A mimo to wypadki są i stają się coraz częstsze.

Okazuje się zatem, że karanie i zawieszanie nie jest najlepszym środkiem „zapobiegawczym wypadkom" oraz że powodu katastrof szukać należy gdzieindziej. Jeżeli jednak Dep. Eksploat. naprawdę nie może innego środka zapobiegawczego wynaleźć, to — należałoby stosowanie tego środka nieco rozszerzyć. Radzimy mianowicie, aby M. K. zawiesiło w czynnościach i ukarało dyscyplinarnie:

1) tych wszystkich, którzy winni są, że pracownicy kolejowi nie otrzymują poborów takich, aby w czasie służby nie musieli myśleć o głodnej i bosej rodzinie;

2) tych, dzięki którym po 11-tu latach istnienia P. K. P. nie ma na tych kolejach jednolitej sygnalizacji;

3) tych, którzy polecają ogłupiać pracowników pouczeniami i egzaminami z sygnalizacji, której niema w rzeczywistości;

4) tych, dzięki którym maszynista spotyka na swojej drodze sygnały 3 systemów oddziedziczonych po śp. zaborcach obok fragmentów nowej, jeszcze nie wprowadzonej, a już nowelizowanej kilkakrotnie sygnalizacji;

5) tych, dzięki którym miljardowe zyski P. K. P. w ostatnich latach budżetowych użyte zostały na budowę nowych linij węglowych i strategicznych, tudzież luksusowych budynków zamiast na ustawienie tarcz ostrzegawczych, wprowadzenie centralizacji zwrotnic i sygnałów i t. d.

6) tych, dzięki którym na niektórych odcinkach byle pastuch może dowolnie dla zabawki sygnały otwierać i zamykać;

7) tych wszystkich, którzy zmuszają pracowników do pracy ponad przepisaną liczbę godzin;

8) tych wszystkich, którzy zmuszają pracowników do morderczych wysiłków i szalonego pośpiechu, gdyż za to otrzymują słone premje przetokowe;

9) tych, dzięki którym istnieją na P. K. P. w liczbie wysokiej nie zabezpieczone przejazdy i przejścia, niecałkiem pewne progi, zwrotnice itp.

10) tych, dzięki którym maszynistów każe się bezmyślnie, a surowo za przekraczanie niemożliwego do utrzymania czasu jazdy.

Toby może pomogło. Słaba jest jednak nadzieja na zastosowanie tych „środków zapobiegawczych wypadkom", gdyż wówczas Dep. Eksploatacyjny M. K. uległby szybko zdekompletowaniu, a tak przecież być nie może!

Jeden jest tylko dodatni skutek omawianego zarządzenia, a mianowicie ten, że w przeciwieństwie do okólnika Nr. IV/1887/11 nie nakazuje ono w sposób bezwzględny i kategoryczny zawieszać pracownika w służbie za każde przejechanie sygnału „stój", lecz poleca tylko usuwać od pełnienia służby wykonawczej takich pracowników, u których ustalono „karygodne niedbalstwo" lub winę.

Sądzimy, że omawiane zarządzenie, jako późniejsze od okólnika IV/1887/11 i ogłoszone w Dzienniku Urzędowym zastąpiło swą treścią ten ostatni okólnik, który wobec tego stracił ważność i nie będzie od dnia 30. IX. 1929 stosowany.

Postęp zatem jest. Może kiedyś w przyszłości postęp ten będzie większy i pozwoli Dep. Eksploatacyjnemu dojrzeć i usunąć *istotne* przyczyny wypadków. Nie wiadomo tylko ile jeszcze ofiar w ludziach i mieniu poświęcić trzeba, ażeby ten postęp się uwidocznił.

„TYMCZASOWE" PRZEPISY O PRZESTRZEGANIU PORZĄDKU NA KOLEJACH.

Siedzi w Ministerstwie Komunikacji jakiś dowcipny referent, który uważa za swoje zadanie rozweselać od czasu do czasu czytelników Dziennika Urzędowego M. K. Niedawno wydał on arcywesołe i dowcipne „Przepisy bezpieczeństwa dla pracowników kolejowych oraz ich domowników" (patrz „Maszynista" Nr. 2/29 str. 12), oparte na zasadzie „Szanuj zdrowie należycie, bo jak umrzesz — stracisz życie". Obecnie ten sam referent (po stylu jego poznacie go) wydał nowe, podobnie wesołe przepisy „tymczasowe" o przestrzeganiu porządku na kolejach. (Dz. Urzęd. M. K. Nr. 15/29 poz. 144).

Można się uśmiać i cały dom rozweselić za jedne 50 groszy (cena

pojedynczego numeru Dziennika Urzędowego M. K.).

Dowiadujemy się np. z tych przepisów, że „pluć wolno jedynie do własnych chustek", do pożyczonych broń Boże. Wolno pozatem pluć „względnie" do spluwaczek. Zabrania się „umieszczania nóg w obuwiu" oraz „umieszczania na nich pakunków i przewożonych zwierząt".

Zabrania się wywierania jakiegokolwiek wpływu na „sposób działania wrót", tudzież naśladowania, „wreszcie" jakichkolwiek sygnałów kolejowych, a że zakaz ten nie jest ograniczony ani co do miejsca, ani co do czasu, przeto od dnia 30 września 1929 nie wolno w Polsce tymczasowo gwizdać, trąbić, wymachiwać rękoma i t. p.

Nie wolno również naśladować znaków ostrzegawczych lub innych tego rodzaju „czynności".

„Przy" przechodzeniu przez przejazdy i „przy" przejeżdżaniu przez przejścia należy „trzymać się" prawej strony (hetta wolno, — wiśta nie).

Dowiadujemy się ponadto, że zamieszczony w tych ciekawych przepisach zakaz „przebywania podróżnych" na stopniach wagonów wydany został podczas biegu pociągu oraz, że przechodzenie z jednego wagonu do drugiego dozwolone jest wówczas tylko, jeżeli wagony połączone są „harmonją".

Olbrzymią doniosłość społeczną będzie miał niewątpliwie pięknym i lekkim stylem zredagowany przepis według którego z poczekalni kolejowych zamkniętych pozatem dla publiczności korzystać mogą osoby, „które z powodu nieszczęśliwego wypadku w drodze szukają schronienia w dworcu stacyjnym, jako jedynie dostępnym i zamieszkałym w danej miejscowości budynku do czasu ustąpienia okoliczności, które wywołały konieczność szukania tego schronienia". Ten nowy sposób zdobycia mieszkania polecamy bezdomnym, którzy łatwo postarać się mogą o wypadek w pustyni, poczem będą mogli mieszkać w poczekalni tak długo, aż w danej „miejscowości" wybudowane zostaną inne budynki oprócz „stacyjnego dworca".

Niema co mówić, wesołe przepisy. Autorowi należy się wdzięczność za dobre, choć zapewne mimowolne dowcipy, a p. Ministrowi Komunikacji za to, że przepisy te zatwierdził i umożliwił w ten sposób ich rozpowszechnienie drogą publikacji w *Dzienniku Urzędowym M. K.*

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

WYSTĄPIENIA I INTERWENCJE PREZYDJUM.

Dn. 1.X.20 — w M. K. w sprawach — aresztowań za wypadki, wydawania książek obrachunkowych, kwalifikacji na masz. I kl., wydawania wolnych biletów dla pracowników i rodzin w czasie urlopu w miejscowych parowozowniach i na pociągi pospieszne — kol. kol. **Borkowski, Komorowski, Sommerfeldt.**

Dn. 2.X.20 — w M. K. w sprawach podwyżki godzinowo - kilometrowego, zawieszania za przejechanie sygnału „stój", wprowadzenia jednolitej sygnalizacji, powołanie komisji dla układania turnusów za czas w parowozowni zwrotnej dla kolejek wąskotorowych za czas zdania parowozu w parowozowni macierzystej — kol. kol. **Siadak i Komorowski.**

Dn. 4.X.29 — w M. K. w sprawie powoływania pom. masz. II kl. na kursy maszynistowskie, wypłaty godzinowo - kilometrowego 15 każdego miesiąca w Dyrekcji Radomskiej, wyznaczania czasu na obróbkę parowozów przetokowych na st. Zdołbunów i Kowel. w sprawie Rosmusa i Skrzypulca oraz w sprawie wydawania pościeli drużynom parowozowym — kol. kol. **Borkowski, Lewański.**

Dn. 12.X.29 — w M. K. w sprawie siatek ochronnych w Dyrekcji Poznańskiej, w sprawie zaliczania całego czasu oddania parowozu w Tarnowskich-Górach — kol. kol. **Komorowski. Siadak.**

PRACE ORGANIZACYJNE PREZYDJUM.

Dn. 5.X.29 — Zebranie Koła Toruń — kol. **Borkowski.**

Dn. 7.X.29 — Wiec pracowników kolejowych w Kutnie — kol. **Sommerfeldt.**

Dn. 7.X.29 — Wiec pracowników kolejowych w Łodzi — kol. **Siadak.**

Dn. 8.X.29 — Zebranie Koła Piotrków — kol. **Borkowski.**

Dn. 9.X.29 — Wiec pracowników kolejowych w Piotrkowie — kol. **Borkowski.**

Dn. 11.X.29 — Zebranie Koła Poznań — kol. kol. **Borkowski, Spyt, Sommerfeldt, Klewenhagen.**

Dn. 12.X.29 — Zjazd Okręgu Poznańskiego — **ci sami.**

OSTRÓW.

Nadzwyczajne Zebranie Koła. Dn. 30.IX b. r. odbyło się nadzwyczajne zebranie członków Koła miejscowego Z. Z. M. W zebraniu uczestniczyli z ramienia Prezydjum— kol. **Siadak** Wacław. Sekretarz Zw. oraz z ramienia Zarządu Okręgowego w Poznaniu— kol. **Rutkowski.** Porządek dzienny obejmował: 1. Odczytanie protokółu z ostatniego zebrania; 2. Przemówienie kol. Siadaka; 3. Uchwalenie rezolucyj w sprawach postulatowych i wewnętrzno - związkowych; 4. Wolne wnioski.

Po odczytaniu protokółu z ostatniego zebrania zabrał głos kol. Siadak, który obszernie omówił działalność Związku w sprawach postulatowych, analizując wydane ostatnio ustawy: pragmatykę służbową i ustawę emerytalną. — Zebrani po krótkiej dyskusji uchwalili jednogłośnie rezolucję treści następującej:

„Zgromadzeni w dniu 30.9.29 na Nadzwyczajnem Zebraniu członkowie Koła Ostrów protestują przeciwko wydanej ostatnio pragmatyce służbowej i ustawie emerytalnej, gdyż przepisy te są krzywdzące dla pracowników kolejowych. Popierają w całej rozciągłości stanowisko Prezydjum Zw. wyrażone w rezolucji uchwalonej przez Zarząd Główn. Związku dnia 27.VIII b. r.

Następnie po omówieniu sprawy, dotyczącej warcholskiej roboty niektórych członków Związku, zebrani uchwalili jednogłośnie rezolucję treści następującej:

„Zgromadzeni w dniu 30.IX.1929 członkowie Koła Z. Z. M. w Ostrowiu potępiają wystąpienia pewnych jednostek w Związku, ujawniające się w formie rozsyłania odezw, szkodzących naszej organizacji i całemu ruchowi zawodowemu. Zebrani stwierdzają, iż stoją stanowczo za uchwałami X Walnego Zjazdu, a przedewszystkiem akceptują uchwałę o przystąpieniu Z. Z. M. do Komisji Związków Klasowych oraz do Międzynarodówki transportowej. Zebrani stwierdzają, że przeciwstawiać się będą wszelkim poczynaniom jednostek, działających na niekorzyść Związku i nie dopuszczą do zmarnowania 10-letniego wysiłku w zjednoczeniu wszystkich maszynistów i pracowników w jednej, silnej organizacji Z. Z. M. Zebrani stwierdzają, iż nie mają nic wspólnego z wystąpieniem kol. Pawłowskiego, który działał we własnem imieniu, bez upoważnienia ze strony członków Koła".

W wolnych wnioskach omawiano sprawy miejscowe.

LWÓW.

Dnia 7.IX.29 Zjazd Okręgu lwowskiego po wysłuchaniu sprawozdania z plenarnego posiedzenia Zarządu Głównego Z. Z. M. oraz po zapoznaniu się z ostatnio wydanemi przepisami emerytalnemi i pragmatycznemi uchwalił rezolucję następującą:

„Zjazd Okręgu Lwowskiego stwierdza, iż wydana ostatnio pragmatyka służbowa oraz ustawa emerytalna jest krzywdząca dla kolejarzy oraz godzi w żywotne interesy pracowników kolejowych. Zebrani nakładają obowiązek na Zarząd Główny Z. Z. M., aby wspólnie z innemi związkami starał się zmienić wydane zarządzenia na terenie sejmowym.

SOSNOWIEC.

Zebranie Koła. Dn. 25.IX. 29 odbyło się zebranie członków Koła miejscowego Z. Z. M. w Sosnowcu. W zebraniu uczestniczyli: Prezes Zw. — kol. **Borkowski** oraz przedstawiciele Zarządu Okręgowego w Warszawie — kol. kol. **Lisiewicz i Jaworski.** Porządek dzienny obejmował: 1) Sprawy bieżące; 2) Wolne Wnioski.

Zebranie zagaił przewodniczący Koła, kol. **Gruszczyński**, udzielając głosu Prezesowi Zw., kol. Borkowskiemu, który obszernie omówił wydane ostatnio przepisy pra-

Redakcja „Techniki Parowozowej" zawiadamia iż przyjmować będzie interesantów w biurze Zarządu Z. Z. M. ul. Chmielna Nr 9 NIE JAK DOTĄD W CZWARTKI LECZ WE WTORKI OD GODZ. 18 DO 19-tej.

gmatyczne i emerytalne. Zebrani po zapoznaniu się z treścią tych przepisów jednogłośnie uchwalili następującą rezolucję:

„Członkowie Koła Z. Z. M. w Sosnowcu na zebraniu w dn. 25.IX.29 protestują stanowczo przeciwko wydanym przepisom pragmatycznym i emerytalnym i domagają się wydania tych przepisów w drodze ustawy uchwalonej przez Sejm. Zarządowi Głównemu Z. Z. M. wyrażają pełne zaufanie za pracę i gotowość poparcia słusznych swych żądań w każdej chwili".

Poczem zabrał głos kol. Lisiewicz, który omówił sprawy: listy starszeństwa, badań lekarskich, etatów i inne.

W wolnych wnioskach omawiano sprawy lokalne.

TORUŃ.

Rezolucja zebrania dn. 5.X.29. Zebrane w dn. 5.X.29 drużyny parowozowe Koła Z. Z. M. w Toruniu — po wysłuchaniu sprawozdania przedstawicieli Centrali i Okręgu— wyrażają swoje zadowolenie z uzyskanych na rok 1929/30 etatów i posunięć do wyższych grup: zwracają się do Okręgu i Centrali Zw., a w szczególności do Prezesa Zw. kol. Borkowskiego, z prośbą, aby na 1.I 1930 rok wyzyskać resztę etatów.

Zebrani akceptują uchwałę X Walnego Zjazdu, dotyczącą przystąpienia Z. Z. M. do Komisji Klasowej Związków Zawodowych i uważają, iż obecnie nie pora jest wchodzić w dyskusję co do celowości tego przystąpienia, czas sam pokaże, czy uchwała ta była dobrą.

Zebrani potępiają warcholską robotę niektórych jednostek Związku, jako to z Poznania, Krakowa i Tczewa, które, mając na względzie jedynie osobiste cele, a nie dobro organizacji—zaprzepaszczają interesy członków, chcąc w ten sposób dorwać się do władzy.

WEJHEROWO.

Walne Zebranie Koła. Dn. 29.IX.29 odbyło się Walne Zebranie członków Koła Z. Z. M. Jako pierwszy punkt porządku dziennego zebrani wysunęli sprawę rozważenia wydanych ostatnio przepisów pragmatycznych i emerytalnych. Po obszernej dyskusji uchwalono następującą rezolucję:

„Walne Zebranie członków Koła ZZM. w Wejherowie protestuje przeciwko wydanym przepisom pragmatyki służbowej i zaopatrzenia emerytalnego. Po 10-letniej pracy w kolejnictwie polskiem spodziewaliśmy się innych praw. Domagamy się od Zarządu Głównego ZZM. energicznego wystąpienia celem zniesienia tych krzywdzących nas zarządzeń. Ze swej strony wyrażamy gotowość bronienia swych praw do ostatecznych granic".

Przy rozpatrywaniu wewnętrznych spraw związkowych po obszernej dyskusji nad warcholską działalnością niektórych jednostek Związku, zebrani uchwalili następującą rezolucję:

„Zebrani w dn. 29.IX.29, członkowie Koła ZZM. w Wejherowie wyrażają pełne zaufanie Zarządowi Głównemu Związku za pracę, akceptując w całej rozciągłości uchwałę przystąpienia do Komisji Klasowej Związków Zawodowych.

„Zebrani domagają się usunięcia ze Związku warchołów w rodzaju Smulskich, Burlagów, Cygankiewiczów i innych, którzy wprowadzają ferment w organizację i sieją niezgodę.

„Oświadczają, iż sami w sposób ostry i bezwzględny zwalczać ich u siebie będą na każdym kroku."

Kasa główna

Zawodowego Związku Maszynistów Kolejowych w Polsce wypłaciła od dn. 1 do 31 maja 1929 r. tytułem świadczeń następujące sumy.

IMIĘ i NAZWISKO	Koło	Rodzaj świadczenia	Suma
OKRĘG WARSZAWSKI.			
Leszek A.	Warsz.Wsch. Wil.	Odprawa Emerytalna	1.000.—
Korynkiewicz W.	Piotrków	„ „	1.000.—
Mieszczankowski K.	„ „	„ „	900.—
Gasperowicz F.	„ „	„ „	1.000.—
Piasecki Br.	Sosnowiec	„ „	994.—
Konarski W.	Skierniewice	„ „	1.000.—
Cielecki A.	Warsz. Główna	Zapomoga chorob.	30.—
Stępnowski W.	„ „ „	„ „	56.—
Jerozolimski Sz.	Warsz. Wsch. Wil.	„ „	152.—
Zelke J.	Warsz. Praga	„ „	20.—
Chys St.	„	„ „	24.—
Koktysz J.	Warsz. Gdańska	„ „	152.—
Dziwiński B.	Częstochowa	„ „	30.—
Stępniewski W.	Łódź-Kaliska	„ „	18.—
Truszkowski J.	Skierniewice	„ „	60.—
Bartmański A.	Łazy	„ „	66.—
Kocak K.	Warsz. Praga	Obrona prawna	250.—
Podgórski K.	Piotrków	„ „	[illegible].—
Zynek M.	„	„ „	200.—
Rossa A.	„	„ „	300.—
Frydrych J.	Sosnowiec	„ „	37.50
Sawicki J.	Kutno	Zapomoga chorob.	18.—
OKRĘG RADOMSKI.			
Karpeta T.	Gozdów	Odprawa Emerytalna	1.000.—
Cieślik J.	„	„ „	1.000.—
Orliński K.	Kielce	Zapomoga chorob.	98.—
Sosnowski A.	Lublin	„ „	44.—
Miernik A.	Skarżysko	„ „	60.—
Czerniowski J.	Zdołbunów	„ „	32.—
Dyjakowski A.	Dęblin	„ „	64.—
Kubicz P.	Lublin	Obrona prawna	75.—
Węgielski.	„	„ „	75.—
Marczewski K.	Skarżysko	„ „	37.50
Malczewski W.	„	„ „	37.50
Czapski B.	Kowel	„ „	600.—
OKRĘG WILEŃSKI.			
Seredyński K.	Brześć n/B.	Zapomoga chorob.	184.—
Markowicz B.	Wilno	Obrona prawna	37.50
Kostecki A.	Wołkowysk	„ „	50.—
Muszyński J.	Białystok	„ „	100.—
Foke W.	„	„ „	37.50
Wierzbicki K.	Czeremcha	„ „	500.—
OKRĘG POZNAŃSKI.			
Szpyrkowicz K.	Poznań	Zapomoga chorob.	82.—
Lewandowski W.	Inowrocław	„ „	38.—
Mróz T.	„	„ „	108.—
Szpyrkowicz K.	Poznań	Obrona prawna	75.—
OKRĘG GDAŃSKI.			
Mrotzek H.	Tczew	Zapomoga chorob.	184.—
Terpiłowski K.	„	„ „	184.—
Urbański Fr.	Toruń	„ „	36.—
Wajnert J.	„	Obrona prawna	400.—
OKRĘG KRAKOWSKI.			
Stopka Fr.	Sucha	Odpr. Emerytalna	980.—
Schmidler J.	Kraków	Zapomoga chorob.	184.—
Haber A.	„	„ „	54.—
Kozłowski M.	„	„ „	60.—
Dyg E.	Kraków-Płaszów	„ „	124.—
Słomka J.	„ „	„ „	64.—
Mroczkowski F.	Nowy Sącz	„ „	120.—
Jędrzejewski B.	„ „	„ „	32.—
Piekarz J.	„ „	„ „	64.—
Błoński W.	Dębica	„ „	66.—
Nykiel F.	„	„ „	184.—
Błoński W.	„	Obrona prawna	200.—
OKRĘG LWOWSKI			
Wydra K.	Stryj	Odprawa Emerytalna	1.000.—
Zakliński St.	Lwów	Zapomoga chorob.	20.—
Demus A.	„	„ „	14.—
Wierzbowski W.	„	„ „	104.—
Biłoński A.	„	„ „	96.—
Kniez J.	„	„ „	150.—
Boraczek L.	„	„ „	166.—
Pałczyński W.	Stryj	„ „	184.—
Ragan A.	„	„ „	76.—
Nakoneczny St.	„	„ „	60.—
Pszonka H.	„	„ „	60.—
Majchrowicz Fr.	Sambor	„ „	184.—
Winert J.	Drohobycz	„ „	82.—
Muss J.	Zagórz	„ „	12.—
Pszonka H.	Stryj	Obrona prawna	37.50
Weinert A.	Przemyśl	Zapomoga chorob.	110.—
Rymanowski F	„	„ „	60.—

IMIĘ i NAZWISKO	Koło	Rodzaj świadczenia	Suma
OKRĘG STANISŁAWOWSKI.			
Szklarczyk L.	Kołomyja	Odprawa Emerytalna	1.000.—
Pilarski W.	"	" "	1.000.—
Widajewicz St.	"	Zapomoga chorob.	36.—
Korzeniowski M.	Stanisławów	" "	6.—
Serafiński K.	"	" "	184.—
Koczwara W.	Kołomyja	Obrona prawna	300.—
		Razem . . .	19.780.—

SPROSTOWANIE.

W N-rze 19/153 „Maszynisty" z dn. 1.X.29 w sprawozdaniu z inauguracyjnego posiedzenia Kółka Technicznego w Skierniewicach wkradła się pomyłka. Odczyt był wygłoszony przez p. Inż. Kruszewskiego, a nie Komorowskiego — co niniejszem prostujemy.

OSTRZEŻENIE.

Otrzymaliśmy wiadomość, że niejaki

SPAJDA,

podający się za maszynistę i członka Z. Z. M. koła Bydgoszcz i legitymujący się fałszywą legitymacją członkowską, wystawioną na to nazwisko, zwraca się do Zarządów naszych kół, do urzędów kolejowych i t. d. z prośbą o pomoc finansową — i wyłudza w ten sposób różne sumy pieniężne.

Centrala zawiadamia, iż w naszym Związku nie mieliśmy i nie mamy członka nazwiskiem *Spajda*, a również koło Z. Z. M. w Bydgoszczy takiego członka nie zna. Legitymacja, którą wspomniany Spajda okazuje, jest sfałszowana.

Ostrzegamy przed nim naszych czytelników, tudzież Zarządy Kół i Okręgów.

PODZIĘKOWANIE.

Szanownemu Prezydjum Z. Z. M. za udzieloną mi w chorobie pomoc, dzięki której mogę leczyć się obecnie w Iwoniczu — składam niniejszem serdeczne podziękowanie.

Odchodząc — po 25-letniej służbie na parowozie i 10-letniej służbie w charakterze dyspozytora — w stan spoczynku — życzę Wam, abyście nadal pracowali ku chwale i pożytkowi Związku.

Franciszek Czuczkiewicz.

PODZIĘKOWANIE.

Zarządowi Okręgu Warszawskiego Z. Z. M. za skuteczną i szybką pomoc w mej sprawie niesłusznych potrąceń z moich poborów emerytalnych — składam niniejszem serdeczne podziękowanie.

B. Błaszczyk,
em. maszynista st. Radomsko.

łatwo zdrapać można. Następuje pewien rodzaj podrażnienia, z czym zawsze jest związany stan zapalny, co bezwzględnie pociąga za sobą zanik porostu włosów. Stosowanie w tych wypadkach środków takich, jak perfumowany spirytus, gruntowne mycie głowy przy pomocy mydeł i t. p. jest poprostu przestępstwem w stosunku do naszych włosów. Że w tym kierunku bardzo wiele się grzeszy, nie trzeba specjalnie dowodzić, za dowód mogą służyć całe rzesze ludzi, zmartwionych wypadaniem włosów, względnie ludzi, którym włosy już powypadały.

Po sprawdzeniu przez profesorów uniwersytetu interesujących doświadczeń, wykonywanych w dziedzinie porostu i kosmetyki włosów, zostało stwierdzonem z całą pewnością, że stosowanie „Silvikrin-kuracji włosów w komplecie" w bardzo krótkim czasie powstrzymuje wypadanie włosów, a nawet już wyłysiałe miejsca, pod wpływem tej kuracji, z powrotem pokrywają się włosem.

Taksamo lekarze stwierdzili, a praktyka wielokrotnie potwierdziła fakt, że mycie głowy przy pomocy „Silvikrin Shampoonu" i codzienne pielęgnowanie włosów „Silvikrin-Fluidem" zapewnia zachowanie takowych aż do późnej starości.

Panów lekarzy, którzy „Silvikrinu" dotąd jeszcze nie wypróbowali, prosimy, ażeby zażądali od nas bezpłatnie naszych preparatów.

Głównym dążeniem szanownego czytelnika jest oczywiście usunięcie łupieżu, wypadania włosów i nadmiernego wydzielania się tłuszczu, a także odzyskanie utraconego już owłosienia. Jest to bezwarunkowo koniecznem, abyście przedewszystkiem szczegółowo zostali poinformowani o problemacie porostu włosów. Przesyłamy zatem na żądanie zupełnie bezpłatnie i franko: 1) książeczkę „Wypadanie i regeneracja włosów", 2) Najnowsze wiadomości z Polski — tak samo z kół lekarskich o osiągniętych dodatnich wynikach stosowania „Silvikrinu", 3) Plan kuracji „Silvikrinowej", zredagowany przez profesora Dr. med. Lipliawskiego, 4) Próbkę „Silvikrin - Shampoonu".

W tym celu prosimy o nadesłanie dokładnego adresu do Silvikrin Vertrieb, Gdańsk, 608, Böttchergasse 23/27.

Wydawca: Zew. Zw. Maszyn. Kolej. Red. odpow.: Henryk Sommerfeldt.

Odbito w drukarni „Robotnika", Warecka 7.